平成18年神審第44号

漁船第五十一　三栄丸機関損傷事件（簡易）

言渡年月日　平成18年7月20日
審　判　庁　神戸地方海難審判庁（濱本　宏）
理　事　官　中井　勤
受　審　人　Ａ
　職　　名　第五十一　三栄丸機関長
　海技免許　三級海技士（機関）（機関限定）
損　　　害　過給機タービン側軸受の焼付き，タービン翼，ノズルリング等に摩耗
原　　　因　主機過給機の潤滑油管理不十分

裁　決　主　文

本件機関損傷は，主機過給機の潤滑油管理が十分でなかったことによって発生したものである。

受審人Ａを戒告する。

裁決理由の要旨

（海難の事実）

１　事件発生の年月日時刻及び場所

平成16年12月30日23時00分

南アフリカ共和国南方沖合

（南緯35度18分　東経22度31分）

２　船舶の要目

船 種 船 名　　漁船第五十一　三栄丸
総 ト ン 数　　439トン
全　　　長　　56.77メートル
機関の種類　　過給機付4サイクル6シリンダ・ディーゼル機関
　出　　力　　735キロワット
　回 転 数　　毎分355

３　事実の経過

第五十一　三栄丸（以下「三栄丸」という。）は，平成15年11月に進水した，Ｂ社が船舶借入人として運航する，まぐろ延縄漁業に従事する中央船橋型鋼製漁船で，南アフリカ共和国ケープタウン港を基地とし，15ないし18箇月を1航海として，南アフリカ共和国を挟み，アンゴラ共和国からモザンビーク共和国沖合までを漁場とする操業を周年行っていた。

また，主機としてＣ社が製造した，ＬＨ28ＲＧ型と呼称するディーゼル機関が，船体中央甲板下に装備され，操舵室右舷側に主機遠隔操縦装置が設置されており，主機船尾側架構上部には，Ｄ社が製造したＶＴＲ201－2型と呼称する過給機が装備されていた。

過給機は，タービン車室，排気入口囲，渦巻室等で構成され，タービン車室及び排気入口囲は主機冷却海水から分岐されて冷却が行われ，軸流式タービン及び遠心式ブロワが組み付けられているロータ軸がタービン側軸受室の単列玉軸受及びブロワ側軸受室の複列玉軸受で支持されて回転する構造で，ロータとともに回転するポンプ円板の働きにより，各軸受室

油だめの約0.4及び0.5リットルの潤滑油を連続してかき上げ，噴油潤滑する自己給油式で，各軸受室蓋に取り付けられた油面計で油量及び色相の変化が確認できるようになっていた。

ところで，Ａ受審人は，昭和45年水産高等学校を卒業後，遠洋まぐろ漁船に機関員として乗り組み，同50年乙種一等機関士免許を取得し，同62年現有免許を取得したのち，平成15年３月Ｂ社に入社し，同16年３月三栄丸に乗船して機関長職を執っていた。

また，三栄丸は，操業中，総延長64キロメートルに及ぶ延縄を5，6時間かけて投縄し，主機を停止して4時間半待機したのち，12時間かけて揚縄を行い，そして，2，3時間かけて次の投縄地点に移動することを繰り返し，毎月の主機運転時間が600時間を超えていた。

ところが，Ａ受審人は，過給機潤滑油について，過給機潤滑油温度が運転時摂氏100度を超えていることを認識しており，同機取扱説明書に就航後100時間を経過した時点で交換し，その後は，1,000時間を超えない範囲で交換する旨の記載があったものの，同人としては，1年若しくは7,000時間を経過した時点で交換するつもりでいて，これまで油面計を見る限り，色相に大きな変化がなかったので，まだ交換しなくても大丈夫と思い，長期間同油の交換を行わず，いつしか同油が汚損され，性状劣化が著しく進行していたことに気付かないまま，運転を続けていた。

こうして，三栄丸は，Ａ受審人ほかインドネシア人3人を含む22人が乗り組み，船首2.8メートル船尾4.6メートルの喫水をもって，操業の目的で，平成16年12月29日20時10分ケープタウン港を発し，モザンビーク共和国沖合の漁場に向け航行中，翌30日23時00分南緯35度18分東経22度31分の地点において，過給機タービン側軸受の潤滑が阻害され，ロータがケーシングに接触して異音を発した。

当時，天候は曇で風力3の南南東風が吹き，海上には白波があった。

この結果，三栄丸は，来救したタグボートに曳航されてケープタウン港に引き付けられ，業者により過給機が精査され，タービン側軸受の焼付き，タービン翼，ノズルリング等に摩耗が判明し，その後，同機が交換された。

（海難の原因）

本件機関損傷は，機関の運転保守にあたる際，主機過給機の潤滑油管理が不十分で，長期間同油が交換されないまま運転が続けられたことによって発生したものである。

（受審人の所為）

Ａ受審人は，機関の運転保守にあたる場合，主機過給機の軸受が自己給油式だから，同機潤滑油が汚損され，性状が劣化したまま運転を続けることがないよう，取扱説明書に従って交換するなど同機潤滑油管理を十分に行うべき注意義務があった。しかるに，同人は，これまで同機油面計を見て色相に大きな変化がなかったので，まだ交換しなくても大丈夫と思い，同機潤滑油管理を十分に行っていなかった職務上の過失により，長期間同油を交換しないまま運転を続け，漁場への移動中，同機タービン側軸受の潤滑を阻害させる事態を招き，同軸受を焼き付かせるに至った。

以上のＡ受審人の所為に対しては，海難審判法第4条第2項の規定により，同法第5条第1項第3号を適用して同人を戒告する。